Deutscher Bundestag **Drucksache 19/5328**

19. Wahlperiode 23.10.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Dieter Janecek, Matthias Gastel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Der Beitrag von Carsharing und Rideselling im Mobilitätsmix der Zukunft

Anfang 2018 erreichten Carsharing-Anbieter in Deutschland eine neue Bestmarke mit rund 2,1 Mio. Nutzerinnen und Nutzern (+ 23 Prozent im Vergleich zu 2017). Den Nutzerinnen und Nutzern standen knapp 18 000 Fahrzeuge in 677 Städten und Gemeinden zur Verfügung (www.tagesspiegel.de/wirtschaft/autos-teilen-mehr-als-zwei-millionen-carsharing-nutzer/21006512.html). Auch Rideselling nimmt weiter an Fahrt auf, wie laufende Testbetriebe in Hannover, Hamburg und Berlin zeigen. Laut Bundesverband Carsharing ersetzt ein Carsharing-Fahrzeug je nachdem, ob es stationsbasiert oder stationsungebunden ist, drei bis sieben private Pkw. Rideselling-Anbieter betonen, dass ihre Fahrzeuge entweder schon elektrisch fahren oder sie in den nächsten Jahren zügig auf den elektrischen Betrieb umstellen werden. Gleichwohl sind zunächst rund 20 000 Fahrzeuge mit 1 bis max. 8 Insassen mehr auf den Straßen unterwegs. Aus Sicht der Fragesteller braucht es daher einen Rahmen, der dazu führt, dass die Angebote dazu beitragen, den öffentlichen Personennahverkehr zu ergänzen und nicht zu kannibalisieren. Unter dieser Voraussetzung können Car- oder Rideselling-Anbieter nach Auffassung des Fragestellers einen positiven ökologischen Nutzen aufweisen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hat sich die Zahl der Zulassungen von stationsgebundenen und stationsunabhängigen Carsharing-Fahrzeugen im Zeitraum zwischen 2011 und 2018 in Deutschland entwickelt (bitte jeweils nach Städten, Jahren und Fahrzeugtyp auflisten)?
2. Wie viel Prozent der zugelassenen Carsharing-Fahrzeuge fahren rein elektrisch?
3. Wie viel Prozent der zugelassenen Carsharing-Fahrzeuge fahren mit Hybridtechnologie?
4. Wie hat sich im Durchschnitt die Zahl der Fahrzeuge pro Haushalt zwischen 2000 und 2018 verändert (bitte auflisten nach Bundesländern und den 79 Großstädten in Deutschland)?
5. Wie haben sich die Stauzeiten im Zeitraum zwischen 2000 und 2018 verändert (bitte auflisten für die 79 Großstädte in Deutschland)?

6. Ist der Bundesregierung bekannt, wie viele Bürgerinnen und Bürger jährlich ihr eigenes Fahrzeug abschaffen und auf Carsharing umsteigen?

   a) Wenn ja, wie ist die konkrete Entwicklung, seit Anfang der Erhebung?

   b) Wenn nicht, plant die Bundesregierung hierzu eine Erhebung durchzuführen?

7. Welches Potenzial erschließt sich nach Ansicht der Bundesregierung durch neue Angebote des Rideselling in Deutschland und welche Folgen werden Rideselling-Angebote auf das Mobilitätsverhalten, auf die Verkehrsnachfrage (Modal Split) sowie generell in Bezug auf die mit dem Verkehr verknüpften öffentlichen Interessen haben (bitte die Studien und Gutachten benennen, auf die sich die Bundesregierung bei ihrer Einschätzung stützt)?

8. Wenn der Bundesregierung bisher keine Studien und Gutachten dazu bekannt sind, plant die Bundesregierung hierzu eine eigene Erhebung?

9. Welche Rolle misst die Bundesregierung der Parkraumbewirtschaftung bei, um Anreize zum Umstieg von privat genutzten Pkw auf Carsharing-Fahrzeuge zu setzen und teilt die Bundesregierung die Einschätzung des Umweltbundesamt („Geht doch!“ – Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie, Texte 74/2018), dass ein Rückbau von Parkplätzen in Stadt- und Ortskernen notwendig ist?

10. Wie bewertet die Bundesregierung den Einsatz von Car- und Rideselling-Angeboten ausschließlich in Innenstadtbezirken mit guter bis sehr guter Verkehrsanbindung durch den ÖPNV?

11. Welche Pläne verfolgt die Bundesregierung, um die Taxi-Verfügbarkeit in den ländlichen Räumen der Bundesrepublik bis 2020 signifikant zu erhöhen und welche konkreten Maßnahmen plant sie hierfür bis 2020 zu initiieren und umzusetzen?

12. Inwiefern und mit welchen Bundesmitteln plant die Bundesregierung experimentelle Rideselling-Projekte im ländlichen Raum bis 2020 zu ermöglichen und zu fördern?

13. Inwiefern plant die Bundesregierung im Zuge einer PBefG-Reform zur Förderung der Verkehrsform Taxi insbesondere im ländlichen Raum zu prüfen, inwieweit die öffentliche Hand durch Auftrag oder Förderbescheid entsprechende besondere Betriebspflichten etablieren und finanzieren könnte, wenn ja, wann wird sie entsprechende Prüfaufträge erteilen, wenn nein, warum nicht?

14. Sollten aus Sicht der Bundesregierung für Rideselling-Anbieter in Zukunft ebenfalls die Regelungen aus dem PBefG (§ 21 Betriebspflicht, § 39 Tarifpflicht und § 22 Beförderungspflicht) gelten, sobald sie ihren Mobilitätsdienst im Regelbetrieb anbieten und nicht mehr unter die Experimentierklausel des PBefG fallen?

15. Welche weiteren Pflichten sollten aus Sicht der Bundesregierung für Rideselling-Anbieter in Zukunft gelten, die heute bereits für ÖPNV und Taxiunternehmen gelten (bitte nach konkreten gesetzlichen Anforderungen auflisten)?

16. Welche Experimentierklauseln und -räume (vgl. Experimentierklausel § 2 PBefG) hat die Bundesregierung bisher für Rideselling eröffnet?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

17. Welche Erfahrungen – insbesondere in Bezug auf das öffentliche Verkehrsinteresse – hat die Bundesregierung mit den in Frage 15 abgefragten Experimentierklauseln und -räume gemacht und welche Schlussfolgerungen zieht sie hierfür für den Reformbedarf des PBefG und für weitere Anpassungen des Rechtsrahmens (bitte die Experimentierklauseln und -räume, die Dauer, die ideelle und finanzielle Förderung nach Jahren aufschlüsseln)?
18. Stellt die in der Experimentierklausel (PBefG §2 (7)) festgelegte Höchstdauer von vier Jahren für die Erprobungsphase neuer Verkehrsarten oder Verkehrsmittel für die Bundesregierung einen angemessenen Zeitraum dar?
19. Ist es aus Sicht der Bundesregierung irreführend für die Nutzerinnen und Nutzer, wenn in den Medien von „Regelbetrieb“ gesprochen wird, obwohl die Anbieter nur im Rahmen der Experimentierklausel für vier Jahre operieren können und ihren Testbetrieb anschließend einstellen müssen (www.heise.de/newsticker/meldung/Ridesharing-VW-Tochter-Moia-startet-regulaeren-Betrieb-in-Hannover-4122683.html)?

Berlin, den 16. Oktober 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333